

ANALÝZA ZÁPISOV DÁT DIGITÁLNYMI TACHOGRAFMI

Miloš Poliak¹

Vodiči cestnej dopravy sa čoraz viac stretávajú s digitálnymi tachografmi, ktorými v rámci členských krajín EÚ od 1. 5. 2006 musia byť vybavené všetky novoregistrované nákladné vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t a tiež autobusy s výnimkou tých, ktoré vykonávajú prepravu na linkách do 50 km, resp. mestskú hromadnú dopravu.

1 Záznam údajov digitálnym tachografom

Pri porovnávaní digitálneho a analógového tachografu najvýraznejším rozdielom je záznam údajov. Kým analógový tachograf údaje zaznamenával „iba“ na tachografový kotúč (ak nebol kotúč do tachografu vložený, neuskutočnil sa nijaký záznam), digitálny tachograf vykonáva dva záznamy:

- na kartu vodiča (náhrada tachografového kotúča),
- do veľkokapacitnej pamäte digitálneho tachografu.

Na kartu vodiča sa zaznamenávajú:

- pevné dáta (tieto sa nemenia a sú zapísané na karte alebo nepretržite uložené bez možnosti ich zmeny):
 - identifikačné číslo karty,
 - údaj o úrade vystavenia karty,
 - doba platnosti a dátum vystavenia,
 - meno vodiča, dátum narodenia a číslo vodičského preukazu,
 - fotografia majiteľa,
 - jazyk vodiča (v akom jazyku sa bude pri vložení karty zobrazovať menu digitálneho tachografu).
- variabilné dáta (uchovávajú sa na karte 28 dní):
 - údaje, ktoré sa týkajú používania vozidiel – evidenčné číslo, stav ubehnutej vzdialenosti k dátumu a času,
 - činnosti vodiča – dátum, čas, ubehnutá vzdialenosť, činnosti vodiča a trasa ubehnutá so spolujazdcom,
 - udalosti, poruchy, kontroly.

Vo veľkokapacitnej pamäti digitálneho tachografu sa uchovávajú dáta (počas obdobia 365 dní):

- údaje výrobcu kontrolného prístroja a snímača,

¹ doc. Ing. Miloš Poliak, PhD; Katedra cestnej a mestskej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline; Univerzitná 1; 010 26 Žilina; tel.: 041/513 3531; Milos.Poliak@fpedas.uniza.sk

- identifikačné číslo vozidla a poznávacia značka,
- identita vodiča a jeho činnosti (jazda, odpočinok a pod.),
- ubehnutá vzdialenosť (km),
- kontrolné činnosti,
- údaje kalibrácie,
- bezpečnostné prvky,
- udalosti – napr. prekročenie rýchlosti,
- pokusy o manipuláciu,
- chyby a problémy s kartou vodiča.

Dopravca je povinný podľa nariadenia (ES) č. 581/2010 sťahovať a archivovať obidva druhy záznamov a obidva druhy záznamov môže kontrolovať aj kontrolný orgán. Kapacita pamäte digitálneho tachografu je minimálne 365 dní (v pamäti pri jej úplnom nevyužití sa archivuje aj dlhšie časové obdobie) a povinnosť dopravcu sťahovať tieto údaje z digitálneho tachografu je podľa nariadenia (ES) č. 581/2010 **najneskôr 90 dní od posledného prenosu**. Príklad súboru, ktorý musí dopravca archivovať z pamäte tachografu má tvar:

M_20090224_1116_RA-004AX_YV2AS02A77B462158.DDD

kde:

- M skratka pamäte tachografu (Memory),
- 20090224 dátum stiahnutia údajov – 24. 2. 2009,
- 1116 čas stiahnutia údajov – 11:16 hod.,
- RA-004AX evidenčné číslo vozidla, z ktorého tachografu je súbor vytvorený,
- YV2AS02A78B462158 VIN číslo vozidla, z ktorého tachografu je súbor vytvorený.

Kapacita pamäte karty vodiča je minimálne 28 dní pri priemernom počte 93 denných udalostí. Pokiaľ je v priebehu posledných 28 zapísaných menej ako 93 udalostí na deň, na karte vodiča sa uchovávajú dáta za dlhšie obdobie ako 28 dní. Povinnosť sťahovania údajov z kariet vodičov je však podľa nariadenia (ES) č. 581/2010 **najneskôr 28 kalendárnych dní od posledného prenosu**. Príklad súboru, ktorý musí dopravca archivovať z pamäte karty vodiča má tvar:

C_20090224_0841_J_Novak_A00000000045X0.DDD

kde:

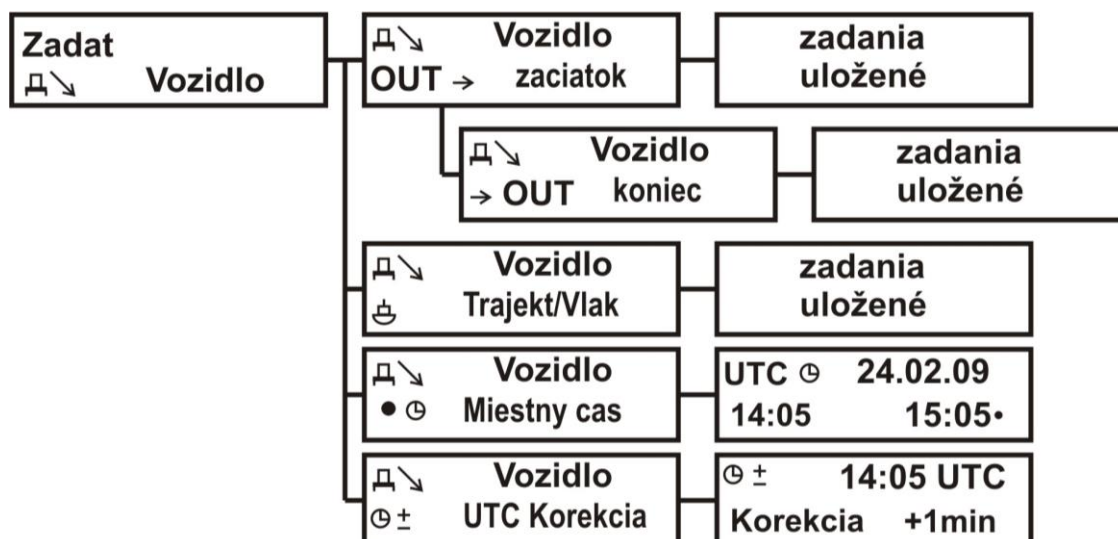
- C skratka pamäte karty vodiča (Card),
- 20090224 dátum stiahnutia údajov – 24. 2. 2009,
- 0841 čas stiahnutia údajov – 8:41 hod.,
- J prvé písmeno krstného mena vodiča,
- Novak priezvisko vodiča bez interpunkčných znamienok,
- A00000000045X0 číslo karty vodiča.

Pri sťahovaní sa údaje z digitálneho tachografu a karty vodiča iba kopírujú. V pamäti digitálneho tachografu sa zaznamenávajú údaje za všetkých vodičov a na karte vodiča iba údaje za držiteľa karty. Pri kontrole v podniku je dopravca na požiadanie povinný predložiť elektronické dáta za obdobie a vodičov, resp. vozidlá, ktoré požadujú inšpektori.

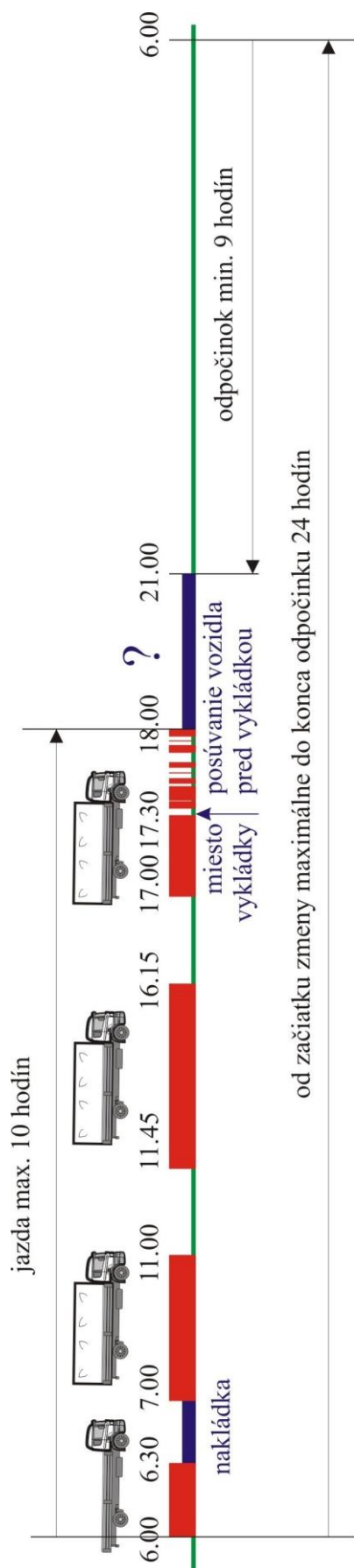
2 Režim OUT

Pri správnej obsluhu digitálneho tachografu musí byť vodič schopný nielen načítať a odhlásiť kartu vodiča, ale taktiež ovládať menu digitálneho tachografu. Bežnou funkciou, ktorú musí zvládať každý vodič medzinárodnej cestnej dopravy je spôsob zadávania krajiny na začiatku a na konci zmeny. V prípade, že vodič čerpá odpočinok vo vozidle, je povinný zadávať tieto krajiny práve prostredníctvom menu digitálneho tachografu, ktoré obsahuje aj ostatné funkcie. Jednou z nich je voľba režimu OUT (obr. 1), prostredníctvom ktorého môže vodič efektívnejšie využívať svoj čas, avšak nesprávnym používaním môže dostať v niektorých krajinách EÚ pokutu až niekoľko tisíc eur.

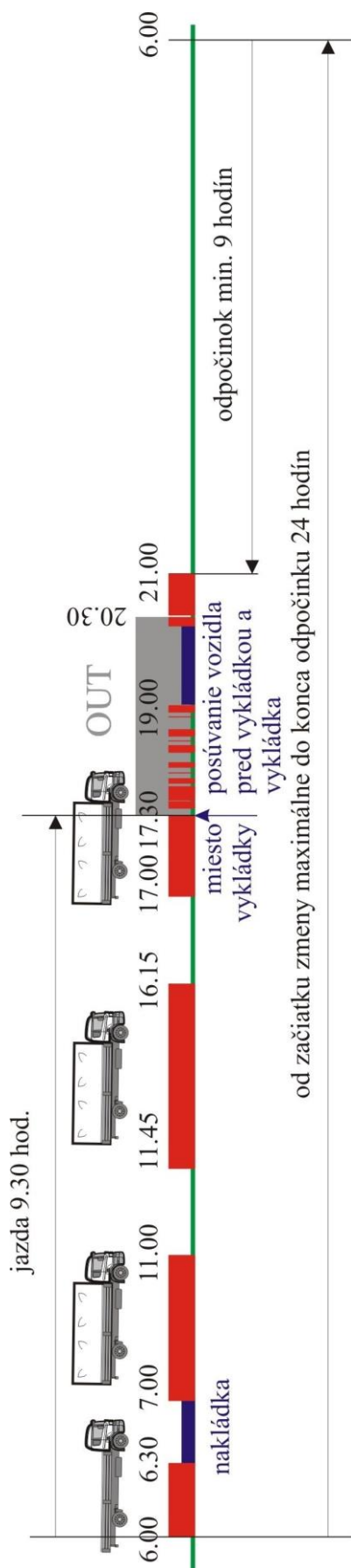
Režim OUT vychádza z pôsobnosti nariadenia (ES) č. 561/2006, podľa ktorého nariadenie sa vzťahuje na cestnú dopravu tovaru, kde maximálna prípustná hmotnosť vozidla vrátane každého prívesu alebo návesu je vyššia ako 3,5 tony, alebo osôb vozidlami skonštruovanými alebo trvalo prispôborenými na prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča, ktoré sú určené na tieto účely. Na účely nariadenia (ES) č. 561/2006 je cestná doprava definovaná v článku 4 nariadenia (ES) č. 561/2006 ako akákoľvek cesta vykonávaná celkom alebo čiastočne po verejných cestách naloženým alebo nenaloženým vozidlom, ktoré sa používa na prepravu osôb alebo tovaru. To znamená, na výkon realizovaný na neverejných cestách sa nevzťahuje toto nariadenie. Neverejnými cestami je možné predovšetkým chápať komunikácie v uzavretých priestoroch veľkých logistických parkoch, kde vodič s vozidlom vykonáva nakládku alebo vykládku. Taktiež sa uvedený režim vzťahuje na jazdu po lesných neverejných cestách.



Obr. 1 Navigačná mapa menu digitálneho tachografu Siemens



Obr. 2 Jazda bez režimu OUT



Obr. 3 Jazda s režimom OUT

3 Výhody režimu OUT

Podstatnou výhodou nastavenia režimu OUT je v tom, že jazda, ktorá je vykonávaná na neverejných komunikáciách a ktorá nepodlieha nariadeniu (ES) č. 561/2006 sa nezapočítava do času jazdy vozidla. V tachografe je jazda v režime OUT registrovaná ako jazda, ale je k nej taktiež archivovaný režim OUT. To znamená, že uvedená jazda pri vyhodnotení je považovaná za inú prácu.

Voľba režimu práce však nemá vplyv na denný čas odpočinku, ktorý musí byť v každom prípade ukončený najneskôr do konca 24 hodinového intervalu od začiatku zmeny. Význam režimu je možné popísať na nasledujúcom príklade. Na obr. 2 je uvedená preprava, pri ktorej vodič nevyužíva režim OUT. O 6.00 začal zmenu jazdou na nakládku, po ktorej vykonával prepravu s rešpektovaním prestávok v práci. O 17.30 vodič dorazil na miesto vykládky, pričom z denného času jazdy odjazdil už 9.30 hodín. Vodič sa začal posúvať v rade pred vykládkou, avšak o 18.00 musí najneskôr odstaviť vozidlo, pretože vyčerpá denný čas jazdy 10 hodín. Najneskôr musí vodič začať čerpať denný čas odpočinku o 21.00 hod. tak, aby do nasledujúceho dňa do 6.00 vyčerpал celý odpočinok 9 hodín. Na obr. 2 je otáznikom znázornený čas, ktorý vodič môže ešte pracovať, avšak počas tohto času nemôže viesť vozidlo. To znamená, vodič začne odpočinok o 18.00 hod. V praxi obyčajne v logistických parkoch nie sú priestory pre čerpanie denného času odpočinku vodičov, to znamená vodič pri príjazde na miesto vykládky by čerpal denný čas odpočinku blízko logistického parku a vykládku by mohol uskutočniť až ráno.

V prípade, že vodič bude používať režim OUT, po príjazde do logistického parku prepne režim tachografu OUT. Od začiatku zmeny vodič najazdí po príchod do logistického centra 9.30 hodín. V režime OUT vykonáva posúvanie vozidla až do času vykládky do 19.00 a aj ďalšiu jazdu až po opustenie logistického parku do 20.30. Všetka jazda realizovaná na neverejných cestách v uzavretých priestoroch logistického parku je považovaná za inú prácu. Keďže vodič od začiatku zmeny viedol vozidlo 9.30 hod., môže na verejných cestách viesť vozidlo ešte maximálne 30 minút. Ďalším limitujúcim faktorom je začiatok odpočinku. Aby vodič stihol vyčerpať do 6.00 hod. ďalšieho dňa minimálny denný odpočinok 9 hodín, musí najneskôr odstaviť vozidlo o 21.00 hod. To znamená, po opustení logistického parku má vodič na nájdenie miesta na odstavenie vozidla na čerpanie odpočinku čas maximálne do 21.00 hod (obr. 3).

Výhodou režimu OUT v tomto prípade je skutočnosť, že čas, ktorý v prvom prípade vodič nijako nevyužil a začal skôr odpočinok v tomto prípade je využitý a počas tohto času vodič realizoval posúvanie vozidla pred vykládkou aj vykládku.

4 Voľba režimu OUT

Režim OUT sa v digitálnom tachografe nastavuje v menu tachografu. V súčasnom období v SR sú vozidlá vybavené tromi modelmi digitálnych tachografov – Siemens VDO, Stoneridge Electronics a Actia, pričom podstatná väčšina vozidiel je vybavená tachografom Siemens VDO, preto spôsob voľby režimu bude vysvetlený na tomto tachografe. Režim OUT je možné zapínať a vypínať iba v prípade, že vozidlo stojí. Voľbou ponuky Zadať vozidlo v menu tachografu (po stlačení tlačidla OK a listovaní šípkou dole) sa ako prvá ponuka objaví ponuka začiatok režimu OUT (Vozidlo OUT zaciatoč – obr. 1). Jeho potvrdením tlačidlom OK tachograf na krátky čas zobrazí hlásenie – zadania uložené. To znamená, až do vypnutia režimu OUT bude digitálny tachograf pracovať v režime OUT. Pre vypnutie režimu je potrebné znova v menu tachografu zvoliť voľbu zadať vozidlo, kde bude prvá voľba koniec režimu OUT. Skutočnosť, že je tachograf nastavený v režime OUT zobrazuje aj základný

displej tachografu, na ktorom v mieste zobrazovania režimov práce vodiča je skratka OUT (obr. 4).



Obr. 4 Zobrazenie displeja pri režime OUT

Je potrebné vodičov upozorniť, že režim OUT je možné vypnúť iba pomocou voľby v menu tachografu. Nevypína sa automaticky, ako napr. voľba režimu trajekt po uvedení vozidla do pohybu.

5 Literatúra

- [1] POLIAK, M. – GNAP, J.: Práca vodičov nákladných automobilov a autobusov a používanie tachografov; Žilinská univerzita v Žiline/EDIS-vydavateľstvo ŽU, Žilina, 2012
- [2] POLIAK, M. – GNAP, J. – NOVOTNÝ, J.: Práce řidičů nákladních automobilů a autobusů a používání tachografů; Žilinská univerzita v Žiline/EDIS-vydavateľstvo ŽU, Žilina, 2011
- [3] Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave v znení Nariadenia Komisie (EHS) č. 3314/90, Nariadenia Rady (EHS) č. 3572/90, Nariadenia Komisie (EHS) č.3688/92, Rozhodnutia Komisie č. 94/451/ES, Nariadenia Komisie (ES) č. 2479/95, Nariadenia Komisie (ES) č. 1056/97, Nariadenia Komisie (ES) č.2135/98, Nariadenia Komisie (ES) č.1360/2002, Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 a Nariadenia Komisie (ES) č.432/2004
- [4] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85
- [5] Zákon č. 461/2007 Z. z. o používaní záznamového zariadenia v cestnej doprave
- [6] Zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z.
- [7] Správa Európskej Komisie KOM (2009)225 v ktorej sa analyzujú sankcie za závažné porušenia pravidiel v sociálnej oblasti, týkajúcich sa cestnej dopravy, ustanovené v právnych predpisoch členských štátov
- [8] Školiace materiály zo špecializovaného dvojtýždňového školenie zo sociálnej legislatívy v cestnej doprave (Training Course in Social Legislation), VOSA, Košice, august 2006
- [9] Školiace materiály zo špecializovaného dvojtýždňového školenia školiteľov sociálnej legislatívy (Trainer Training Course), VOSA, Bratislava, september 2006

- [10] Školiace materiály zo špecializovaného školenia z aplikácie digitálnych tachografov v cestnej doprave (Trainig Course in Digital Tachographs), VOSA, Žilina, október 2006
- [11] Školiace materiály CORTE – TRACE working document on Regulation (EC) n°561/2006; január 2012
- [12] www.digitalnytachograf.sk

Tento príspevok vznikol vďaka podpore v rámci operačného programu Výskum a vývoj pre projekt:

Centrum excelentnosti pre systémy a služby inteligentnej dopravy II.,
ITMS 26220120050 spolufinancovaný zo zdrojov Európskeho fondu regionálneho rozvoja.



Agentúra
Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu SR
pre štrukturálne fondy EÚ

"Podporujeme výskumné aktivity na Slovensku/Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov EÚ"



Internetové noviny pre rozvoj
logistiky na Slovensku.
ISSN: 1336-5851